

# LA ORGANIZACIÓN DE LA SEGURIDAD EN LAS REGATAS DE ALTURA

Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea  
Profesor de Derecho Marítimo (UPC)

## 1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Las primeras competiciones de embarcaciones a vela de carácter oceánico, se llevaron a cabo a principios del siglo XX, por lo que este sector del deporte náutico cuenta con muchos años de experiencia. Pero no fue hasta la sucesión de varios episodios, en fechas recientes, que se empezaron a adoptar medidas de seguridad. Tal planteamiento se produjo a consecuencia de los siniestros que tuvieron lugar y de los estudios que se efectuaron al respecto. Tales acontecimientos señalaron un hito en la historia de la competición de altura. Se debió al elevado número de bajas que se sufrieron a consecuencia del mal tiempo, y a la patente falta en materia de seguridad que se dio en los diseños (especificaciones técnicas) que presentaban las embarcaciones involucradas, precisamente en los accidentes mortales. El primero de estos hitos<sup>1</sup> fue el duro temporal de la Regata *Fasnet* de 1979 (14 y 15 de agosto), en la cual de las más de 300 embarcaciones que participaban se perdieron quince vidas, más las cuatro personas de un trimarán que seguía la regata. El impacto que produjo la noticia en la opinión pública internacional fue enorme. De la investigación oficial que resultó se extrajeron varias conclusiones, que pretendían llamar la atención sobre los aspectos más llamativos, como son:

- la falta de preparación de las tripulaciones en general, para afrontar situaciones de emergencia;
- la estabilidad deficiente en ciertas embarcaciones;
- la incapacidad de las balsas salvavidas para soportar condiciones realmente adversas (siete de los 15 tripulantes fallecidos durante la regata, estaban a bordo de balsas salvavidas), debido al diseño de las mismas. A partir de esta regata se mejoró significativamente este aspecto;
- los arneses de seguridad no estuvieron a la altura de las circunstancias (sufrirían en años posteriores modificaciones);

Se puede afirmar que la evolución de las balsas salvavidas, se reanuda con el desastre de la *Fasnet Race* del 1979 y la *Sydney -Hobart* del 1998, donde las condiciones meteorológicas fueron muy duras y especialmente adversas. De los 1135 tripulantes que participaban, murieron 6 y 55 fueron rescatados, 6 yates volcaron y 7 fueron abandonados. Otra vez la vida de varios tripulantes

---

<sup>1</sup> Información obtenida de: COLES A. // BRUCE P., *Navegación con mal tiempo*. Editorial Juventud, S.A. Barcelona 2001.

(tres) se perdió a bordo de la balsa “salvavidas”. De esta regata, a su vez, se extrajeron las siguientes conclusiones:

- que el diseño de los yates modernos tiende a favorecer el “rating<sup>2</sup>”; mientras que no se contempla la disminución del margen de seguridad (básicamente estabilidad dinámica) que dichas modificaciones generan.
- los servicios de rescate son eficientes, pero no sirve como sustituto de la pericia de los tripulantes.
- otra vez las balsas muestran deficiencias (quizás en su manejo y uso).

Aunque existían precedentes de otras regatas con resultados catastróficos, como son: la Regata Vasco de Gama de 1984, donde se perdieron 4 yates, y uno desapareció; la Regata Japón - *Guam* de 1991 donde perecieron 14 tripulantes, ambos casos relacionados debidos a problema de estabilidad; la Regata *Sydney-Hobart* de 1993 donde se evidenciaron las imperfecciones de los nuevos modelos IMS de regata. Ninguna de estas regatas ha llamado tanto la atención al público en general, como las señaladas anteriormente.

El estudio en los siguientes párrafos trata de centrarse en las organizaciones, normas y reglas que componen el marco normativo, que regula la actividad de la competición a vela de altura, ya sea en la regulación puramente técnico-deportiva o en materia de responsabilidad de los organizadores y participantes.

## **2. INSTITUCIONES CON CARÁCTER REGULADOR**

### **2.1. *INTERNATIONAL SAILING FEDERATION (ISAF)***

Como consecuencia de la creciente competitividad en las regatas oceánicas, se han sacrificado parcelas de la seguridad en aras del rendimiento en velocidad de las embarcaciones. Esto ha motivado que los organismos encargados de la reglamentación de estas actividades se ocupasen de la cuestión.

El organismo internacional que elabora, actualiza y coordina la reglamentación en materia de seguridad, para este tipo de actividades de carácter privado, es la *International Sailing Federation Limited (ISAF)*, con sede en el Reino Unido (*Ariadne House, Town Quay, Southampton SO14 2AQ*); se trata de una compañía privada establecida como tal en la Isle of Man. La que en sus inicios fuera la *International Yacht Racing Union (IYRU)*, organismo regulador del deporte de la vela, hasta el 5 de agosto de 1996 cuando pasó a llamarse ISAF. El que fue objetivo principal de su creación,

---

<sup>2</sup> Sistema de compensación de tiempos para igualar las posibilidades entre yates competidores de diferentes clases.

sigue siendo en la actualidad la premisa fundamental de su actuación: el establecimiento de un sistema de reglas y unas normas de medición comunes a nivel internacional. Esta necesidad se trató por primera vez en el “*Yachting Congress*” organizado por el *Royal Victoria Yacht Club* el 1 de junio de 1868. Pero no se consiguió un debate internacional hasta junio de 1906 cuando se celebró en Londres la primera *International Conference on Yacht Measurement* de la que se obtuvo la *Metre Rule*. Regla que ha llegado hasta la actualidad en diversas formas o clases de embarcaciones con parámetros iguales (12 Metros, 8 Metros, 6 Metros, etc). En 1960 se consiguió que las reglas de la IYRU (*Racing Rules of Sailing*) tomaran carácter universal. La ISAF es reconocida por el Comité Olímpico Internacional como la autoridad reguladora del deporte de la vela a nivel internacional, así como la organización de la vela en los JJOO y de la promoción de la vela por todo el Mundo. Además, tiene estatus de organismo consultivo en el seno de la O.M.I.

La Reglamentación específica en materia de seguridad para las competiciones de altura, se encuentra en las Reglas Especiales de Navegación de Altura (*ISAF Offshore Special Regulations 2002-2003*). Estas Regulaciones se emiten con carácter bianual y son sometidas a revisiones periódicas. Más adelante haremos continuas referencias a estas importantes reglas.

## **2.2. OFFSHORE RACING COUNCIL (ORC)**

El ORC es la única autoridad internacional reconocida por la ISAF con poderes para la administración y gestión del *International Measurement System (IMS)*, el *International Offshore Rule (IOR)* y las Reglas, mediciones y clases relacionadas. Se debe recordar que actualmente el sistema IMS representa el máximo nivel español, en cuanto a competición de cruceros se refiere. Así mismo el Campeonato del Mundo IMS se celebra últimamente en aguas del Mediterráneo.

Básicamente el sistema IMS permite que embarcaciones de altura de diferentes características puedan competir, para lo cual se les compensan los tiempos en función de las ventajas teóricas entre yates.

## **2.3. REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VELA (RFEV)**

La Federación Española se encarga de coordinar y regular las actividades relacionadas con la vela en España. Están bajo su responsabilidad la organización de los Campeonatos nacionales y la preparación del equipo olímpico. Se encarga de formar a jueces y técnicos.

## **3. NORMATIVA DE SEGURIDAD**

### 3.1 CONVENIO SOLAS 74/78

Incorpora el Código LSA, que contiene las especificaciones técnicas (constitución física, diseño y estiba a bordo) que deben cumplir las balsas salvavidas. El Código LSA proporciona la norma internacional en materia de medios de salvamento requeridos por el Capítulo III del SOLAS 74/78, a bordo de los buques. El Código entra en vigor a partir del 1º de Julio de 1998 formando parte constituyente del Convenio. El Código LSA se compone de 7 Capítulos, de los cuales la ISAF hace uso, para definir sus Offshore Special Rules aplicables a las embarcaciones que participen en las competiciones de altura, de los Capítulos II, III y IV en lo que concierne a los elementos personales de supervivencia (Cap. II), señales visuales (Cap. III) y balsa salvavidas (Cap.IV).

### 3.2. ISO 9650

Norma en preparación desde hace 14 años, que pretende cubrir la normalización de las balsas salvavidas para uso en las embarcaciones de recreo.

### 3.3. RECREATIONAL CRAFT DIRECTIVE 94/25/CE (DIRECTIVA SOBRE EMBARCACIONES DE RECREO)

Establece los requisitos para la construcción de embarcaciones de recreo. El Capítulo I establece en su Artículo 1 parágrafo 2 las embarcaciones que se deben incluir en su ámbito de aplicación, que son las que se encuentran dentro del rango de esloras que va desde los 2,5 a los 24 metros. En el mismo Artículo 1, no obstante, nos señala en el parágrafo 3.a) las embarcaciones que deben ser excluidas del ámbito de la Directiva: “(a) *craft intended solely for racing, including rowing racing boats and training rowing boats labelled as such by the manufacturer;*” lo cual no excluye a la embarcación de cumplir con la misma en el caso de que sea puesta a la venta en el mercado para uso recreativo, en cuyo caso se considerará como si fuese la primera vez que lo hace<sup>3</sup>. En el caso de las embarcaciones que participan en regatas transoceánicas, estas deberán estar certificadas o tener en posesión la marca CE que les confiere el cumplimiento de la norma. Y esto se debe a que tales naves son consideradas como buques a vela, los cuales deben también ser capaces de navegar en aguas libres como cualquier otra embarcación (relacionar con la obligación implícita que implica el *COLREG* en relación a los “buques de vela en navegación” Regla 25). El razonamiento es sencillo, si el buque de vela navega por zonas abiertas, obviamente, deberá ser capaz de

---

<sup>3</sup> *Recreational Craft Directive and Comments to the Directive Combined*, Publicación de la UE.

llevar una navegación acorde con el *COLREG*, y por tanto no se la puede clasificar como una embarcación dedicada exclusivamente a las regatas (lo que viene en denominarse un “prototipo”), por tanto el cumplimiento con la Directiva que se trata en este párrafo, debe ser obligatorio. En el caso de que se considerase a la embarcación de uso exclusivo para la competición no sería de aplicación la Directiva, hecho que contradice, por otro lado a las Reglas Especiales de Altura, las cuales exigen el cumplimiento de la misma (a no ser que se opte por la Guía ABS de la que hablaremos a continuación).

### **3.4. ABS GUIDE FOR BUILDING AND CLASSING OFFSHORE YACHTS**

Es la homóloga norteamericana de la anterior norma, la diferencia se halla en que ABS la presenta como una guía más concreta, abarcando exclusivamente lo relativo a la especificaciones técnicas de construcción, el escantillonado, la resistencia mínima de ciertas partes, etc. Por otro lado el origen del documento se encuentra en la colaboración del ABS con el ORC, y en consecuencia el carácter deportivo del mismo. Hasta la fecha de entrada en vigor de la RCD 94/25/CE era la única referencia en la certificación de las embarcaciones de altura, y por tanto en las Reglas de Altura se exigía el cumplimiento con la misma.

## **4. REGLAMENTACIÓN DE LAS REGATAS DE ALTURA**

La ISAF define la Regata Oceánica como aquella que discurre a más de 800 millas náuticas de la costa (apéndice H, Código de la ISAF para la Organización de Regatas Oceánicas).

La alta competición internacional a vela, sea de carácter oceánico o no, debe de regirse por un cuerpo normativo para su buen desarrollo. Dichas reglas a su vez deben permitir la resolución de cualquier disputa que pueda ocasionarse en el transcurso de la prueba (p.e.: por medio del *Cases Book* de la ISAF), así como establecer los requisitos mínimos de seguridad que deben tenerse en cuenta para cada modalidad de competición.

En la organización de regatas debe de comunicarse (por medio de las Instrucciones de Regata) a los participantes, los Reglamentos bajo los cuales la prueba se disputa, desarrollándose la misma conforme a éstos. A continuación se presenta, a modo de ejemplo, la que sería una lista completa de los Reglamentos y normas aplicables a una regata de altura:

- a) el *Reglamento de Regatas a Vela* de la ISAF (RRV);
- b) para las clases de Altura, las *Reglas del ORC* que tendrán el estatus de Instrucciones de Regata; las *Prescripciones de la Real Federación Española de Vela* (RFEV);
- c) las *Reglas de la(s) Clase(s)* que se considere(n);

- d) las *Reglas Especiales de Altura* que rigen las Regatas de Altura del ORC;
- e) el *Anuncio de Regata* y las *Instrucciones de Regata* del Club Organizador;
- f) las *Instrucciones de Medición*, que forman parte de las Instrucciones de Regata;
- g) el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la mar (RIPA / COLREG)

#### 4.1. REGLAMENTO DE REGATAS A VELA (*Racing Rules of Sailing*)

Este Reglamento se publica cada cuatro años (el actual es el RRS 2001 - 2004) por la ISAF y tiene por fin normalizar y dar uniformidad a las reglas que deberán respetar los participantes en cualesquiera clase de competición a vela, en las que participen. El Reglamento se compone de dos grandes secciones, la primera que comprende las Partes 1-7 que afectan a todos los competidores. La segunda sección contiene los detalles de las reglas que afectan a tipos particulares de regatas, y reglas que afectan a un número reducido de competidores y oficiales de regata. Un texto auxiliar al Reglamento es el Libro de Casos de la ISAF (*ISAF Cases Book*) el cual proporciona a los técnicos la posibilidad de aprender de las interpretaciones dadas anteriormente de las reglas en situaciones similares (se trata de un verdadero histórico de arbitraje en náutica deportiva).

Cabe destacar dos hechos relevantes de este conjunto de reglas:

1º) Destacar el principio básico del RRS, que dice: “...cuando un regatista cometa una infracción del reglamento debe autopenalizarse o retirarse”. El cual establece la importancia de origen, de las Reglas de este deporte. Con este tipo de Reglas se pretende que las mismas formen parte del comportamiento respetuoso de los regatistas. Y

2º) La primera de las Reglas Fundamentales del RRS, Regla 1 *Seguridad*, establece la prioridad máxima a la seguridad de la vida humana en la mar, al obligar en la misma el socorro a aquellas personas o embarcaciones que se encuentren en una situación de peligro. Por último la segunda parte de dicha regla establece que el equipo de supervivencia debe ser el correcto para todos los tripulantes independientemente de las Reglas de Clase.

Este Reglamento no recoge, sin embargo, las medidas de seguridad que deben contemplar los participantes, para ello debemos estudiar las Reglas de Clase.

#### 4.2. REGLAS DEL ORC

Las Reglas de Campeonato del ORC, encuentran su aplicabilidad en los Campeonatos del Mundo de ciertas clases de altura, en las que dichas Reglas tendrán el status de Instrucciones de Regata. Las clases del ORC cuyos Campeonatos del Mundo se rigen actualmente por estas Reglas, según autorización de la ISAF, son:

Campeonato del Mundo Rolex IMS (International Measurement System)

Campeonato del Mundo Maxi

Campeonato del Mundo IMS 50 (50 pies)

Campeonato del Mundo IMS 600 (segundos/milla)

Campeonato del Mundo IMS 30 (30 pies)

Campeonato del Mundo ILC 25 (25 pies)

Por lo tanto las regatas oceánicas como la *Around Alone*, *Vendée Globe* y *The Race*, no entran en el ámbito de las Reglas del ORC, por ser regatas de monotipos, multicascos y diseños de la Clase Open (40 pies, 50 pies y 60 pies). Cada una de estas Clases tiene sus propias normas, que si bien comprenden la totalidad de las Reglas Especiales de Altura de la ISAF, las modifican en algunos aspectos puntuales (según el tipo de embarcación). Por tanto, otra vez debemos dirigirnos a las Reglas de Clase. De forma general el RORC aplica las Reglas Especiales de Altura de la ISAF en todos aquellos casos en que las características de la regata lo exigen, si bien no las aplica de modo íntegro, ya que éstas (como se verá más abajo) cubren aspectos propios de las embarcaciones que cubren regatas exclusivamente de altura.

#### **4.3. REGLAS DE LA CLASE**

Cada clase de embarcación de competición (reconocida o no) tiene sus propias reglas de construcción o especificaciones físicas, las cuales determinan todas las características que debe cumplir la embarcación para pertenecer a dicha clase o, en su caso, las características que no le permiten pertenecer a la clase en cuestión. Las clases que la ISAF contempla son: botes con orza abatible, embarcaciones con orza fija, multicascos, tablas de windsurf y botes de radiocontrol. Dentro de éstas clases más generales se encuentran una serie de clases independientes.

Las clasificación de las Reglas de Clase se divide en dos grandes grupos: *Reglas de Clase Cerrada*, y *Reglas de Clase Abierta* (*Close Class Rules*, and *Open Class Rules*). En las Clases Cerradas cualquier elemento no contemplado en las reglas de clase está prohibido y en las Clases Abiertas cualquier elemento no específicamente prohibido en las reglas de clase está permitido (p.e.: los famosos Clase *Open 60* de las regatas en solitario sin escalas alrededor del mundo). Para acreditar que se cumple con la Clase hay

dos posibilidades o medios de obtener el Certificado de Clase: control en fabrica y/o control por medición (realizada por un medidor oficial), por ambos métodos se obtiene el citado documento.

#### **4.4. REGLAS ESPECIALES DE ALTURA (ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS)**

Reglas creadas por el sub-Comité de Reglas Especiales de la ISAF. Las mismas nacieron con la intención de cubrir el especial sector de las regatas de altura (vuelta al mundo en solitario, etc.) de monocascos y multicascos, resultando que actualmente cubren la competición en cinco categorías. Establece las condiciones mínimas de uniformidad (norma) que deben cumplir los equipos, la acomodación y la preparación de los tripulantes.

Las categorías clasificadas en función de su radio de acción, que las Reglas comprenden, son:

*Categoría 0:* regatas transoceánicas, en zonas con  $T^a < 5^{\circ}\text{C}$ , barco autosuficiente;

*Categoría 1:* regatas oceánicas de larga distancia, barco autosuficiente;

*Categoría 2:* regatas de larga distancia no lejos de la línea de costa, barco autosuficiente;

*Categoría 3:* regatas en mar abierta, en aguas protegidas o cerca de la costa;

*Categoría 4:* regatas cortas, en zonas protegidas y de día;

Además las mismas pueden ser aplicadas a monocascos o para multicascos (catamaranes y trimaranes), con sus correspondientes modificaciones con respecto a la estabilidad, salidas de emergencia y ubicación de balsas salvavidas, que son necesarias.

En estas reglas (las *OSR-ISAF*) se debe destacar la modificación sustancial que se ha llevado a cabo sobre la anticuada norma para balsas salvavidas, que databa de la Regla 15 del SOLAS 1960<sup>4</sup>. Dicha modificación se ha realizado (al menos en parte) a partir del informe elaborado por Sydney Coroner (experto australiano en la materia) a partir de las experiencias obtenidas de la *Hobart Race* de 1998. Sea como fuere, el resultado ha sido la Regla 4.20 *Balsas Salvavidas* y el Apéndice A parte 2 de *Especificaciones Mínimas* del 1/2002, de las ISAF OSR, en el cuales se detallan los requisitos imprescindibles que deben cumplir las balsas salvavidas empleadas en estas regatas, así como los certificados de inspección y servicio que deberán llevar a bordo en todo momento los yates. Las balsas salvavidas especificadas en dicho Apéndice deberán usarse en competiciones de Categoría 1 y 2, para balsas

---

<sup>4</sup> Información obtenida de la Web de ISAF: <http://www.isaf.org>.



compradas a partir del 1/2003. Para la Categoría 0 las balsas usadas deberán ceñirse al Código LSA del SOLAS 74/78.

Otra de las innovaciones que se recomiendan encarecidamente en las OSR, Sección 5, 5.01 *Chalecos Salvavidas*, son los medios personales de supervivencia del Código LSA del SOLAS.

En la Sección 3, *Características estructurales, estabilidad y equipo fijo* párrafo 3.03 *normas de construcción del casco (escantillonados)*, nos clasifica los barcos que deberán estar contruidos bajo uno de las dos normas reconocidas internacionalmente, es decir: la Directiva comunitaria (RCD 94/25/CE) para embarcaciones de recreo de Categoría A y que hayan obtenido la marca CE; o la Guía ABS para la Construcción y Clasificación de Yates de Altura, en cuyo caso deberán de tener a bordo el certificado de aprobación emitido por el ABS, o bien el certificado del diseñador y del constructor el cual confirme que el barco ha sido diseñado y construido de acuerdo a la Guía ABS.

Si nos remitimos a la RCD 94/25/CE que se restringe a las naves de recreo, excluyendo a las de regatas exclusivamente, esto puede ocasionar confusión en el momento de diseñar el barco de altura, pero se debe tener en cuenta que si nuestra intención es competir en la Categoría 0, la embarcación debe navegar por aguas internacionales y por tanto debe cumplir con los mínimos de la directiva citada. Por otro lado la Guía ABS recoge las especificaciones mínimas en materia de construcción, pudiendo las Reglas de cada competición exigir que las embarcaciones participantes cumplan con una u otra normativa, añadiendo además todas las particularidades que consideren necesarias dada la singularidad de la Regata, ello se lleva a cabo por medio de la Reglas Especiales de Altura del ORC y por las Instrucciones de Regata. Por ejemplo, después de varias y accidentadas regatas de altura se detectó que la estabilidad de los yates era deficiente y que las balsas salvavidas no respondían como se esperaba (como se ha señalado en la introducción). La solución adoptada se basa en incrementar los márgenes de estabilidad positiva que la embarcación debe cumplir, así en las Categorías 0,1 y 2 de monocascos de Regatas de Altura se exige que sea autoadrizante en unas condiciones determinadas (en las mediciones se comprueba tal característica). Mientras que para las balsas y los chalecos salvavidas, la solución adoptada pasa por exigir la norma máxima a nivel internacional, esto es el SOLAS 74/78.

#### **4.5. ANUNCIO DE REGATA E INSTRUCCIONES DE REGATA**

El Anuncio de Regata es el documento por el cual la entidad Organizadora da publicidad (a los posibles interesados en participar) de la Competición que se encarga de gestionar.

#### **4.6. INSTRUCCIONES DE MEDICIÓN**

En cada competición se deberá acreditar que las embarcaciones cumplen las prescripciones técnicas (medidas) de la Clase a la que pertenecen. Esto se comprueba en todas las embarcaciones que se presenten. Las mediciones incluyen las pruebas de estabilidad arriba mencionadas. La prueba de autoadrizado tiene especial importancia para las naves que son tripuladas por una sola persona, esto se debe a los numerosos casos de vuelco en que se han encontrado estos navegantes, vuelco que el barco no ha sido capaz de corregir, esto es, de auto-adrizarse una vez ha zozobrado. Un caso que se salvó con un final “feliz” fue el de la regatista *Isabel Autissier* en la regata Vendée Globe para monocascos de 60' (19,8 m). En este caso la embarcación volcó en una mar no demasiado dura, se cree que debido a su ancha manga y poco calado, o en definitiva su escaso par adrizante (unos 125° a lo sumo, de estabilidad positiva), siendo la regatista salvada por un competidor que pasó cerca. El diseño extremo para aprovechar los vientos portantes, no es precisamente el más seguro.

#### **4.7. REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES EN LA MAR (COLREG)**

En todo momento de las regatas de Categoría 0 se deberán cumplir las Reglas de Código, y en especial las relativas a las luces de navegación y señalización radar (transpondedor), por la naturaleza de las embarcaciones.

### **5. COBERTURAS ASEGURATIVAS DE RESPONSABILIDAD**

La organización de regatas ha de prever una serie de incidencias<sup>5</sup>, y proporcionar las condiciones necesarias para dado el caso de producirse, la actuación sea lo más eficaz posible a fin y efecto de minimizar o evitar, en la medida de lo posible, los daños personales y/o materiales que se podrían derivar de un hipotético accidente. Podemos diferenciar dos ámbitos en los cuales se debe actuar: el Salvamento y la Responsabilidad Civil.

El Salvamento depende del Comité organizador, el cual es responsable de asegurar los medios adecuados, su preparación y formación (en los casos de actuación por parte de los servicios de Salvamento propios de la organización), así como coordinarse con los organismos públicos o privados encargados del Salvamento. A tal fin, se nombrará un responsable de Salvamento que actuará en coordinación con el Director de Competición/Oficial Principal de Regata. En las regatas de cruceros el Comité Organizador deberá contactar con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento. Igualmente en las regatas que discurran por áreas de Salvamento de otras naciones (*SAR Authorities*) se

---

<sup>5</sup> Ver *Guía de la Organización de Regatas Oficiales* de la RFEV. <http://www.rfev.es>

deberá informar y establecer los contactos adecuados con el fin de mantener un seguimiento acorde con la envergadura de la Competición.

En cuanto al contrato del seguro de responsabilidad civil. La organización de la regata presenta un sinnúmero de situaciones de riesgo que pueden ser motivo de accidentes y generar la correspondiente responsabilidad civil. Por ello debe contratarse un seguro que cubra en cuantía suficiente tales riesgos por daños propios y a terceros durante los días de competición. Copia de la póliza suscrita se remitirá a la RFEV (en el caso de organización española) al menos con un mes de antelación al comienzo de la regata. Los riesgos personales de los participantes pueden cubrirse, si bien en parte, por medio de las correspondientes Licencias Federativas Nacionales e Internacionales<sup>6</sup>.

Por otro lado no debe el Patrón omitir que la decisión última de navegar es suya (Regla Fundamental 4 del RRV y Sección 1 Regulación 1.02.3 de las Reglas Especiales de Altura). La Sección I, 1.02 *Responsabilidad del propietario* de las Reglas Especiales de Altura (Enero 2002- Diciembre 2003), de la ISAF, añade que *“La seguridad del yate y de su tripulación es única e ineludiblemente del armador o de su representante (el Patrón) quién debe asegurar que la embarcación está perfectamente equipada, en buen estado de navegabilidad y operada por una tripulación experimentada la cual debe tener un entrenamiento apropiado y disponer de un estado físico tal que les permita enfrentarse al mal tiempo. [...]. Debe garantizar que todo el equipo de seguridad es correctamente cuidado y estibado, así como que la tripulación conoce el lugar en el que se guarda y como usarlo correctamente”*.

---

<sup>6</sup> Cada Patrón /Tripulante en competición debe tener la Licencia Federativa al día. La misma dispone de un seguro de accidentes.